

ASEAN交通網における東西経済回廊の 意義と国際交通網発展への課題

橋 本 雅 隆

はじめに

東西回廊と問題の所在

走行実験の概要

中部ベトナム（ダナン）の状況と日系企業

走行実験同行調査の結果

東西回廊の課題とASEAN交通網における意義ならびに問題点

はじめに

ASEANのここ数年の経済成長は目を見張るものがあったが、足もとの世界的な不況の影響から、国ごとの明暗が鮮明になっている。アジア開発銀行の予想では2009年のASEAN全体の経済成長率（GDP）は、0.7%の増加であるが、地域ごとの格差は大きく、ラオスが5.5%、ベトナムが4.5%と比較的高い成長率が予想されている半面、シンガポールがマイナス5.0%、タイがマイナス2.0%と減少が予想されている¹⁾。これは、各国の貿易依存度の大きさを反映したものと言えるが、より本質的な問題は、ASEAN地域の国別の国力や経済力に大きな格差が存在することである。

ベトナムとタイの総人口はそれぞれ約83百万人と約65百万人であるが、ラオスは約6百万人に過ぎない。2008年の1人当たりの名目GDPは、タイが約4,115ドル、これに対してベトナムとラオスはそれぞれ、約1,040ドルと約840ドルに過ぎない。

こうしたASEAN地域内の経済格差をいかに拡大させることなく地域の発展を推進するかが重要な課題といえよう。そのためには、当該地域の域内交通網の整備とASEANと他の地域とを結ぶ国際交通網の整備がとりわけ重要になってくる。

ASEANメコン圏東西回廊（East-West Economic Corridor）は、1998年に発足したミャンマー、タイ、ラオス、ベトナムの4カ国を結ぶ全長約1,450kmにおよぶ道路で、2006年12月より建設が始まっている広域幹線道路網である。わが国は、ラオス内を横断する国道9号線および第二メコン国際大橋の建設に無償資金援助を行っており、当該地域の整備を重視している。2008年1月16日に日本で開催された日本・メコン外相会議で「日本・メコン地域パートナーシップ・プログラム」を発表し、メコン地域を横断する東西回廊の物流効率化事業に2,000万ドルの無償援助協力を表明している²⁾。

さらに、ASEANと中国を結ぶ縦断鉄道網（中国の昆明からハノイ、ホーチミン、プノンペン、バンコク、クアラルンプール、シンガポールまでの約5,500kmを結ぶ）を2015年までに約20億ドルを投じて完成させる構想が動き始めており³⁾、これに加えて、ASEAN諸国の航空自由化の動きもみられる。ASEAN域内のFTA締結の動きと連動すれば、これらのインフラ整備とあいまって、当該地域の重要性は一段と高まることになるう。

しかしながら、こうした広域道路網の整備は、実際の活用面でさまざまな問題を抱えているといえよう。特に、経済・産業に直結する物流の問題は、こうした交通網の整備が当該地域および国際交通網への連結による貿易の策新を通じての経済発展への寄与の度合いを大きく左右する。ASEAN

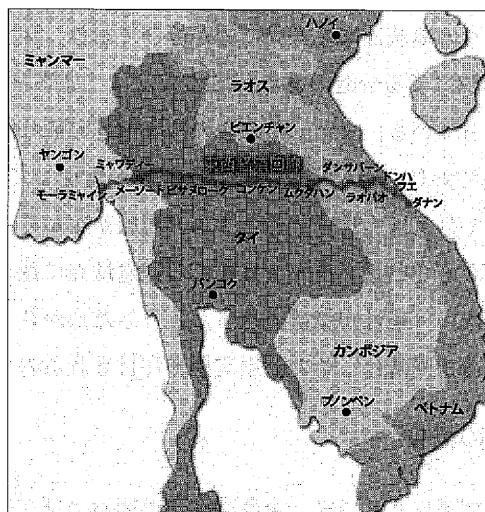
の中でも、とりわけインドシナ半島諸国はこうした広域幹線道路の整備が急速に進みつつあり、注目されている。

そこで本論では、東西回廊の内、ベトナムからラオス国内を経てタイのバンコクへ至る約1,400kmを、実際に貨物を積載したトラックに伴走する形で走破し、当該道路の交通・物流上の問題点を把握し、考察することとした。なお、本稿で扱った東西回廊は後述の通り2007年12月に行われたものであり、現在の状況を示すものではないが、タイ、ベトナムの南北の交通網の整備が最近になって急速に進展してきたことから、クロスボーダーの東西交通網の役割が再度注目されてきたことに鑑み、論考を加えることとしたものである。

1. 東西回廊と問題の所在

東西回廊は、図1に示すとおり、ベトナムからラオス、タイを通してミャンマーに至る全長約1,400kmの経済道路を指す。

図1 東西回廊の概要



東西回廊は、本来、ベトナムのダナン港を起点とし、ラオス、タイを経由してミャンマーのモラミヤインを結ぶ1,450kmの国際幹線道路である。2006年の末までにベトナムのドンハからラオス国境のラオパオまでを結ぶ国道8号線と、ラオパオと接するラオス国境のデンサワンからタイとの国境に接するラオスのサワナケットまでを結ぶ国道9号線が整備された。2007年1月には、東西回廊上で、サワナケットームクダハン間に流れるメコン川を架橋する第二メコン橋（日本のODA援助による）が2006年12月に開通し、利用への期待が高まった。

一方、第二東西回廊はバンコクからガンボジア領内を横断し、ベトナムのホーチミンに至るルートで、タイの国内のムクダハーンバンコク間を結ぶ南北道路とベトナム国内のダナンーホーチミン間を結ぶ南北ルートを加えると、まさにインドシナ半島をめぐる一大回廊が形成されることになる。まさに大メコン圏（GMS; Greater Mekong Subregion）の一段の発展に不可欠なインフラ道路網であるといえる。さらに、ベトナムのハノイ、中国の昆明、ラオス、タイをめぐる南北回廊と組み合わせると、中国－ASEAN間の経済交流を著しく改善させる基盤となると期待される。

しかし、これらの地域は南北方向に国が伸びており、メコン川を軸として東西方向の国境による分断がある。このことは、旅客と貨物の交通上、著しい障害となっている。また、これらの国は前述の通り国力や経済格差が著しく広がっており、必ずしも均衡的な発展が実現していない。また、東西回廊に関して言えば、タイとベトナムの発展が著しく、ラオスが残された状態となっており、ラオスは単なる通過地点に過ぎず、経済的な利益を受けていない可能性が指摘できる。こうした点から、東西回廊の重要性が指摘されると同時に、その活用実態が注目されるのである。

2. 走行実験の概要

上記の問題点認識にもとづき、東西回廊の実態および交通（物流）上の

課題を探るために、走行実験を行った。東西回廊の走行実験は、貨物輸送需要の比較的大きいバンコク～ハノイ間で行われた。

わが国の経済産業省と国土交通省は、東西回廊に関連するODA援助を行っていることから、当該道路の実効性を検証すべく、2007年10月からメコン地域陸路実用化実証走行試験を実施している⁴⁾。これは、「東西経済回廊ルートを活用したトラックによる陸上輸送ルートの開発により、インドシナ半島における流通・物流のスピード化、効率化を目指す」目的で行われたものであり、経済産業省、国土交通省のほか、富士通や東芝、ホンダ、佐川グローバルロジスティクス、山九などのわが国企業が参画し、三菱総研が実験を取りまとめた。筆者は、2007年12月18日から行われた走行実験に伴走した財団法人貿易研修センターの動向調査に加わり、調査を行った。

走行実験は、富士通の電子部品を富士通ベトナム工場から積載し、佐川グローバルロジスティクスのトラックで東西回廊を走行してバンコクまで輸送し、時間、輸送品質等を調査するものである。これに伴走した調査団は、一橋大学大学院商学研究科教授の根本敏則氏、横浜商科大学商学部教授の橋本雅隆、アジア物流開発株式会社の野村紘一氏ならびに岩部恒三氏、財団法人貿易研修センター部長の朝倉俊雄氏である。

日程は表1の通りである。

表1 走行実験貨物の動きと同行調査日程

2007年12月18日	2007年12月19日	2007年12月20日	2007年12月21日
ベトナムホーチミンビエンホア工場団地内の富士通コンピュータプロダクト社工場積み込み、ドンハへ。	ホーチミンからダナン国際空港、ダナン工業団地、ダナン港視察、ダナンからドンハを通過しラオパオへ。240km	ラオパオから国境通過し、ラオス側国境のデンサワンへ。デンサワン～サワナケット～タイ・ムクダハン250km	ムクダハン～バンコクへ。640km10時間の走行。バンコク～レムチャパン港130km

3. 中部ベトナム（ダナン）の状況と日系企業

(1) ダナンの状況

ダナンは、ベトナム中部の都市で、ホーチミン、ハノイに次ぐ、ベトナム第3の都市である。ダナン港は東西回廊の東端に位置し、インドシナ半島における東西物流の拠点として期待されている。ダナンへの直接投資の流入状況は2006年で434百万ドルで、1990年～2006年で見ると、米国が15%、英領バージン諸島が14%、韓国と香港が11%、日本9%などとなっている。クアンガイ省では、ベトナム初の石油精製所（ズンクワット製油所）の建設が行われている。ダナン市は1,256平方キロメートル、人口は約80万人である。2005年に日本のODAによるハイバントネルが開通し、ダナン～ハノイ間の輸送が大幅に改善した⁵⁾。

ダナン市内には、ダナン工業団地、ホアカイン工業団地、ホアカム工業団地の3つの主力工業団地があり、それぞれ日系企業が入居している。そのほかに、リエンチエウ工業団地、トークアン水産専用団地などがある。

工業団地の視察に先立って、中部ベトナム日系企業連絡会事務局長の井上嗣友氏から中部ベトナムの日系企業の現状についてヒアリングを行った。中部ベトナム日系企業連絡会は2007年に日系進出企業の交流・連絡組織として発足し、会員企業は約40社、1社につき1～2人に加え個人会員（JICA職員の方々など）を含め、年4回程度のセミナーと親睦会を開催している。ダナン市は1国1機関の組織しか認めていないので、ハノイ商工会のランチとして位置づけられているが、独自の活動を行っている。ダナンの進出日系企業は、マブチモーター（約2000～3000人）、ダイワ精工（約700～800人）をはじめとして、エースコック、日本の珍味メーカーの現地加工工場などの食品加工業、DAIKU（アイ電子工業のリース工場）などの電子部品工場、プラスチック射出成型工場、CADソフトなどの企業などが進出している。ダナン工業団地にはカメラマローソク、ロジテム

インターナショナルベトナムなどが入居している。

見学したダナン工業団地は、ベトナムとマレーシアの合弁投資会社によって1994年に設立され、ダナン市中心部から2 km、ダナン国際空港から7 km、ティエンサ港から7 kmに位置している。約50haの敷地面積であるが、ホアカイン工業団地の662haからみると小規模である。全体としてはあまり加工度の高い企業は入居しておらず、団地としての整備状況も工業生産の基盤的拠点としてはやや見劣りする印象を受けた。

日系主力企業が多く入居しているホアカイン工業団地にはマブチモーターやダイワ精工、エースコックなどが入っているがものの、全体としては労働コストの低い国・地域を求めて進出しているタイプの企業が目立つように思われた。ベトナム全体の経済は、ホーチミンとハノイに集中しており、特に近年は中国経済圏の影響もあってハノイ工業が伸びている。これに比較するとダナン地域のようなベトナム中部は産業の集積度はやや低い。このことは東西回廊の活用を考える上で重要なポイントになる。

井上氏の説明によると、工場作業者の賃金は80～100万ドン/月で、日本の1/15～1/20程度で、週6日労働である。調査時点では、進出企業間での労働力移動が珍しくなく、労働力不足の傾向が見られた。産業としては、近年は観光産業よりも軽工業からハイテク産業などの技術移転による高度化を志向しているという。問題点としては、電力供給の不足（停電が多い）、道路交通インフラの問題点（バイクによる渋滞も多い）、労働力の移動の多さと賃金のかなり急激な上昇、行政当局の対応の一貫性などが指摘されていた。

(2) ダナン港

ダナン港は東西回廊の東の起点となる皆と港である。ホーチミンのサイゴン港、北部のハイフォン港に次ぐ、国内第3番目の商業港である。ダナン港のメインであるティエンサ港は「東西回廊」の起点となる港である。同港は、日本政府からの資金援助により倉庫と同関連システムの改良が進

められている。港の拡張工事を行い、防波堤などを建設したことにより、現在、船（3.5万DWT（Dead weight tonnage：載貨重量トン））やコンテナ船（2.5万DWT）の他、客船等の入港が可能となっている。長さ953m、水深11～12 m で、コンテナヤード面積 8 万2,400㎡、バースを 5 つ持つ。また、ガントリークレーン 1 基（近々 2 基目設置予定あり）、トランスファークレーン 2 基等が稼働しており、港湾取扱貨物処理能力は年300～400万トンで、貨物取扱量はベトナム第 3 位であり、国際貿易港としてベトナムにとっての戦略的な拠点といえる⁶⁾。現在、日本へは香港経由で主要な 5 つ港に週 2 便、その他の港に隔週 2 便配船されている。コンテナ 1 本の日本までの運賃は650～800ドルでベトナム中部は南部に比べて荷量が少なく、運賃も割高になる傾向がある。ダナン港からは台湾やシンガポールへも出ている。

ホアカイン工業団地からも約10km程度と比較的近い位置にある。同港は政府直轄港で、運営管理はダナン港湾局が行っている。見学したところ、大規模なコンテナ対応の港湾施設が必ずしも十分に整備されているとはいえない。いずれにしても、東西回廊のベトナム側の起点として、また、国際交通・物流の主要ノードとしての機能を備えているかが問われる。ベトナムのみならず、インドシナ半島全体の国際港湾としての整備がなされれば、東西回廊の役割も大きく変化してこよう。

4. 走行実験同行調査の結果⁷⁾

(1) ホーチミンからドンハ間の道路交通状況

12月19日にダナンから車を借り上げて、ハイバン峠を通り、内陸部へ向かうフエからドンハまで向かった。ホーチミンからドンハ間の国道 1 号線はベトナムの主要幹線道路であるが多くの片側1車線で十分な交通容量を備えているとはいえない。路面状況は補修を必要とする箇所が散見され、交通規制の原因ともなっている。また、行政区域ごとに通行料を収受して

おり、コスト要因となっている。ホーチミンからダナンまでは、1,040kmである。

ダナン〜フエ間は標高476mのハイパン峠にハイバントンネルが2005年6月に開通し、大幅に時間短縮につながった。ベトナムの経済活動の活発化に伴って、幹線道路の貨物トラックの通行量が増大しつつあり、道路整備の更なる必要性が高まっている。また、バイクの通行量がおびただしく、交通事故や通行障害の原因となっている。

(2) ドンハからラオバオ間の道路交通状況

12月19日の18時にドンハに到着し、ここからラオバオに向かう。この間の約80kmの国道9号線はわが国のODA援助によって整備された区間で、舗装状況は極めて良好である。コンテナ車両でも平均時速50km以上の高速走行が可能である。この間の物流上の障害はほとんど見られない。ダナンからラオバオまでは220kmで、走行時間は5時間強である。

(3) ラオバオからデンサワンの国境通過

12月20日7時30分にベトナムのラオバオから徒歩でラオスのデンサワンへと国境を通過する。ベトナム、ラオスとも税関執務時間は7時30分から17時00分までで、ベトナム側は月曜日から土曜日まで、ラオス側は月曜日から金曜日までとなっている。税関の手続きに約2時間半を要する。

ベトナムとラオス、ラオスとタイのそれぞれの2国間ではトラックの相互乗り入れが認められており、トラックパスポート制度が2004年3月から導入されている。しかし、3国間をまたがって車両乗り入れをすることはできない⁸⁾。ベトナムの国境ゾーンにタイの車両は取り入れ可能であるが、その先にゾーンゲートがあって侵入できないようになっていた。ラオス車両はタイとベトナム双方の取り入れが可能なため、制度的には3国乗り入れが可能であるが、タイが左側通行、ベトナムとラオスが右側通行であるため、3国間を一气通貫した長距離輸送を行うことはかなり困難という指摘がある。このため後述のようにサワナケットでタイ側のトレーラーにコ

ンテナの積み替えを行う必要がある⁹⁾。

ラオスの通過貨物の手続きは2007年5月に大幅に簡素化された。フォワーダーがラオス国際フォワーダー協会の認証付きで税関にあてた保証契約書に税関局の認証を取るとライセンスとなる。1フォワーダー・シッパーごとに申請すると1年間有効で、輸送の都度通貨貨物の通関申告を国境の税関にすればよく、時間的にも大幅な節約になった¹⁰⁾。

ラオスでの通過貨物の取り扱い手続きは、通過貨物申告書類の審査、現物の検査、コンテナ・車両貨物室のシール、許可書類の交付、ラオス国内の保税輸送となる。

(4) デンサワンからサワナケット間の道路交通状況

12月20日9時50分にデンサワンを出発した。ラオスを東西に横断する国道9号線は240kmで、日本のODAによって整備されたため舗装状況は良いが、整備後約1年ですでに路肩が崩れたり、大きな陥没が生じている箇所があった。雨季には周辺が完全に湿地帯になるなどの機構上の問題もあるが、道路維持のための予算が十分に確保されていない点も指摘できる。

通行状況を観察すると、車両の通行自体が極めて少なく、あっても農業用のトラクターが多い。自転車や荷車、歩行者、ヤギなどが多く、完全に生活道路としての活用実態であった。同行した岩部恒三氏の観察集計によると、12月20日9時55分から13時15分の間に対向した車両は、商用トラック72台、バス64台、10輪連結車8台、トレーラー1台、海上コンテナ1両、農業用トラクター129台で合計276台と農業用トラクターが圧倒的に多い。また、タイ側からベトナム側への貨物車両がほとんどで、ベトナム・ラオス側からタイ側へは出稼ぎ労働者の通行が目立っていた。このことは、当該地域が完全にタイ経済圏に包含されていることを示している。必然的に物流上は片荷輸送が多くなり、輸送効率が悪化する最大要因になっていることが推測される。日系の物流業者が参入しづらい環境にあるといえよう。この間240kmで3時間強を要した。

(5) サワナケットの積み替え

前述の通り、3国間の同一車両による通過輸送ができないため、ラオス・タイの国境でトレーラーの積み替えが必要になる。メコン国際橋やサワナケットの税関では積み替え施設がない。今回の走行実験では、13時30分よりサワナケットの国道沿いの施設で積み替えを行った。業者が新規に購入したクレーンの操作に手間取るなど、積み替えにかなりの時間を要した。最悪の場合、当日中にラオス通過が困難な場合もある。タイへの国境越えに3時間強を要するから、順調に進んでも合計8時間を要するためである。

(6) 国境越えと通過手続き

16時過ぎにサワナケットの国境税関で、現物検査と許可書類の手仕舞いを行う。コンテナの場合は、開梱し、貨物検査を行っていた。

(7) 第二メコン国際橋の通過

ラオスのサワナケットとタイのムクダハンの間に流れるメコン河を架橋した全長1,600mの第二メコン国際橋を通過する。片側1車線でラオス、タイの両側にチェックポイントがある。橋は365日8時から22時まで通過できるが、前述の税関執務時間の制約を受ける。車両により25t～50tまでが通行可能である。ムクダハンで通行が左右入れ替わる。人は、専用の定期バスを利用する。タイのムクダハンでは国境通関が行われ、輸送毎に輸出入手続きが行われている。タイの税関の執務時間は月曜日から金曜日まで8時30分から17時00分である。

(8) ムクダハンからバンコクまでの道路交通状況

12月22日8時にムクダハンの税関施設を見学の後、8時30分にムクダハンを出発した。国道212号線、202号線、2号線ともに片側2車線の区間が多く、問題なく円滑な走行が可能であった。680kmを12時間半で走行できた。

5. 東西回廊の課題とASEAN交通網における意義ならびに問題点

以上の東西廻廊の走行実験同行調査の結果を受けて、東西回廊のASEAN交通体系における意義ならびに問題点を整理してみよう。

言うまでもなく、今回走行した東西回廊は、インドシナ半島のタイ、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアをめぐる広大な回廊の一部を形成するものである。タイおよびベトナムの南北縦貫幹線道路と第二東西回廊を接続したこの大経済回廊は、ASEAN域内の経済循環を促進するのに間違いなく大きな貢献を果たすことが期待される。

さらに、これらの関連諸国のみならず、南北回廊や南北鉄道網との接続、そしてダナン港を活用した海上輸送との接続まで視野に入れると、アジア全域を包含する国際輸送ネットワークの重要なサブ・ネットワークに組み込まれることが当然期待される。

特に、注目されるのは中国との関係である。近年、中国は沿岸部の著しい経済成長を果たし、産業基盤拡大のフロンティアを内陸部に求め始めている。その一つは、昆明などの華南内陸部であり、その視野の先にはミャンマーやカンボジアなどが据えられている。事実、近年、衣料品や軽工業製品の生産拠点はこうした地域に展開される場合が多い。すなわち、数年前に盛んにいわれたチャイナ・プラス・ワンの先が、ベトナムからこうした地域に拡大している点が指摘される。しかも、チャイナ・プラス・ワンの議論で前提となっていたチャイナリスクの分散先というよりも、ASEAN・日本・中国・韓国(ASEAN+3)の広域エリアにおける産業の水平・垂直分業的なネットワークの拡大のダイナミズムの中で、より、緊密な連携関係の構築が進んでいると見た方が良い。その場合に例えば、中国内陸部に重機や化学製品等の産業が集積され、タイも乗用車を中心とした機械系の産業が、ベトナム、ミャンマー、カンボジアに繊維・軽工業、ラオスは食品や資源系産業が、といったように配置され、それらが域間で密接な

関連をもった超広域的な産業の連携が実現されることになる。このとき、広域クロスボーダーの輸送ネットワークが決定的に重要になる。今回、走行実験を行った東西回廊はこうした中で大いに期待されるルートとなることは間違いない。しかし、以下のような問題点も指摘された。

第一に、道路整備の状況である。日本のODA援助によって建設された区間は走行状態が比較的よかったが、それ以外の区間は通行容量が不足しており、路面の状況もよくない。また、ODAで整備された区間であっても、ラオス側では路肩や路面の傷みが散見され、道路運営資金や体制に問題があるのではないかと思われた。何らかの制度的な改善が望まれる。

第二に、簡素化しつつあるといえども国境の通過にかなりの時間と手間を要する。このことは、物流上の要請からは大きな問題になっている。もし、よりスムーズな通関が可能になれば、航空貨物便に対抗しうる条件がある程度揃うと思われる。

第三に、トラックの相互乗り入れにみられるように2国間の取り決めはあっても、1台の車両による3国をまたがる通過が困難であるなど、貨物輸送上大きな課題となっている。ASEANの枠組みで多国間にまたがる輸送の問題に取り組む必要がある。

第四に、片荷輸送の状況である。東西回廊の利用実態にみられる通り、タイの圧倒的な経済圏に包含されており、バランスのとれた貨物輸送が実現していない。輸送の問題は、両端の産業のバランスある発展が前提となる。

第五に、通過国となるラオスにメリットがほとんどない点である。ラオスの産業が発展すれば、必然的に東西回廊の活用度は高まる。この点に關する対策支援が不可欠である。

以上の問題のうち、筆者が特に重視することは第四と第五の点である。冒頭に述べたように、東西回廊がまたがるベトナム、ラオス、タイの中ではタイの経済力が圧倒的に強く、ラオスはタイ経済圏に取り込まれている

実態がある。道路の交通上は、タイからベトナム方面への方荷輸送が圧倒的に多く、運輸業としては採算が取りにくい。ラオスは完全に通過のみとなっている。わが国は国道9号線やメコン第二橋の建設にODAによる支援を行っているが、現状では必ずしも当初の期待ほど有効に使われているとは言い難い。それは、上記の関係国の産業のアンバランスが大きいからである。そこで課題となるのは、ベトナムとラオスの産業振興と道路や橋の建設に対する援助を合わせて計画化する発想である。上記のような「ASEAN+3」の国際的な水平・垂直分業が進展するならば、現状よりは当該域内の輸送のバランスが取れてくる可能性もある。その場合、東西回廊に関連した交通網においても、ベトナム中部の経済開発とダナン港を活用したクロスボーダー輸送網のさらなる整備、ラオスの資源活用とダナン港を活用した輸出の可能性等、検討すべき課題は少なくない。国際交通網の整備と広域産業振興をいかに連動させるか。大きな課題といえよう。

注

¹⁾ ADBレポート2009より

<http://www.adb.org/Documents/Books/ADO/2009/southeast-asia.pdf>

²⁾ 外務省のプレスリリースより

http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/h19/12/1176801_818.html

³⁾ 2007年11月1日 日本経済新聞朝刊

⁴⁾ この点に関しては、国土交通省のプレス発表を参照のこと。

http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/15/151018_.html

⁵⁾ 国際協力銀行『ベトナムの投資環境』2008年、168～172頁。

⁶⁾ 上掲書、182～183頁。

⁷⁾ 走行実験の結果概要は、筆者が参加した本走行実験の結果報告書である、財団法人貿易研修センター編『メコン地域陸路実用化走行試験動向調査報告書』2008年による。

⁸⁾ 現実には、ラオスの車両安全基準の車両ではタイで走行が認められていないことや、ハンドルの問題で相互通行もほとんどない。

⁹⁾ この点に関しては、現在、ラオスではコンテナ積み替えからシャーシー共有方式に移行することが協議中であるといわれる。（大出一晴「インドネシア/

ラオスを巡るクロスボーダー輸送について」2009年7月, JIFFA NEWS, 第161号, 30頁)

- ¹⁰⁾ 現在, クロズーダー輸送を簡素化するために, 簡便な国境通関 (シングルウィンドウ), 車両の交換が必要なく一台の車両によりスルーのドア・ツウ・ドア輸送 (シングルストップ) を計画している。従来, ラオス本税関で行われていた通関が国境税関で行えるようにはなっているが, 国境をはさんでの2回の通関は行われており, 簡素化の取り組みは途上にある。(社団法人日本インターナショナル フレート フォワーダー協会編『アセアン物流事情その1 タイの国内・クロスボーダー輸送』2007年6月68頁)